



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO
DEL CORREDOR TURÍSTICO TARMA-
SELVA CENTRAL-VALLE DEL MANTARO,
EN EL DEPARTAMENTO DE JUNÍN**

El Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, a iniciativa del Congresista **DAVID JULIO JIMENEZ HEREDIA**, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y los artículos 22° literal c), 37° literal b), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el Proyecto de Ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL CORREDOR
TURÍSTICO TARMA-SELVA CENTRAL-VALLE DEL MANTARO, EN EL
DEPARTAMENTO DE JUNÍN**

Artículo Único. – Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la creación, implementación, promoción, puesta en valor y desarrollo del Corredor Turístico Tarma – Selva Central – Valle del Mantaro, en el departamento de Junín, comprendiendo, como tramos articulados:

- a) Tarma (provincia de Tarma), como nodo de ingreso y articulación andina;
- b) San Ramón y La Merced (provincia de Chanchamayo), como eje de la Selva Central;
- c) Perené y Satipo (Selva Central), como tramo de articulación amazónica; y,
- d) Valle del Mantaro (con articulación vial por La Oroya–Huancayo), como tramo de integración territorial y de cierre del circuito.



DAVID JIMÉNEZ HEREDIA

AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN
DE LA ECONOMÍA PERUANA

Asimismo, declárase tramo complementario del corredor la Ruta del Lago Junín (Chinchaycocha), por su valor paisajístico y de turismo de naturaleza.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. – El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), en coordinación con el Gobierno Regional de Junín y las municipalidades provinciales comprendidas en el ámbito del corredor, promueve la articulación intersectorial para su evaluación, priorización y desarrollo, así como su incorporación y alineamiento en los instrumentos de planificación y gestión turística aplicables en el marco de las competencias de cada nivel de gobierno, observando la normativa ambiental y de áreas naturales protegidas cuando corresponda, y sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público en el ejercicio fiscal vigente, pudiendo ser atendidas progresivamente en los presupuestos de ejercicios posteriores conforme a la programación multianual.

Lima, enero de 2026



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/01/2026 11:43:08-0500



David Julio Jiménez Heredia
Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/04/2026 16:25:02-0500



Firmado digitalmente por:
VENTURA ANGEL Hector Jose
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/04/2026 10:42:44-0500



Firmado digitalmente por:
HUAMAN CORONADO Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/04/2026 17:46:12-0500



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/04/2026 15:54:59-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/04/2026 10:56:33-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/04/2026 18:50:04-0500



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ASPECTOS GENERALES

La iniciativa legislativa tiene por objeto **declarar de interés nacional el desarrollo del Corredor Turístico Tarma–Selva Central–Valle del Mantaro**, en el departamento de Junín, como **instrumento declarativo de priorización estratégica**, orientado a impulsar su consolidación como producto turístico territorial integrado, mediante la articulación institucional, el alineamiento con la planificación turística y la puesta en valor sostenible de activos turísticos existentes.

El turismo, como actividad económica transversal, es reconocido en la evidencia especializada como un **motor de desarrollo**, en la medida en que activa encadenamientos productivos, empleo y dinamización de economías locales; sin perjuicio de requerir gobernanza y soporte tecnológico para sostener competitividad. En ese enfoque, el Banco Mundial destaca la relación entre turismo, desarrollo y tecnología para potenciar beneficios socioeconómicos, especialmente cuando se optimiza la gestión pública y el ecosistema de servicios del destino¹.

La lógica de “corredor” se sustenta en un enfoque territorial de sostenibilidad, en el que la planificación debe integrar dimensiones económicas, sociales, ambientales, culturales y de gobernanza del destino. En esa línea, la CEPAL ha desarrollado un marco de análisis para sostenibilidad turística **desde un enfoque territorial**, útil para estructurar destinos y rutas como sistemas integrados y no como atractivos aislados².

¹ Banco Mundial. (2019, 15 de enero). *Tres claves para impulsar el desarrollo a través del turismo y la tecnología*.

<https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2019/01/15/tres-claves-para-impulsar-el-desarrollo-a-traves-del-turismo-y-la-tecnologia>

² Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2024, 23 de julio). *La CEPAL presenta cinco pilares para un turismo sostenible con un enfoque territorial*.

<https://www.cepal.org/es/notas/la-cepal-presenta-cinco-pilares-un-turismo-sostenible-un-enfoque-territorial>



En el caso de Junín, el propio sustento del proyecto identifica condiciones de base para estructurar un corredor integrado: **nodos andinos y amazónicos**, conectividad por ejes viales principales y complementariedad de atractivos (naturaleza, cultura y productos como café/cacao), así como la necesidad de articular su incorporación en instrumentos de planificación turística regional y nacional, sin generar financiamiento automático por el solo hecho declarativo³.

El componente ambiental del corredor requiere, además, reconocer que parte de la oferta se conecta con **áreas naturales protegidas** y espacios de alta sensibilidad ecosistémica (p. ej., la Reserva Nacional de Junín y circuitos asociados). En tal sentido, la información oficial de visita y gestión del SERNANP resulta relevante para sustentar que la puesta en valor turística debe realizarse bajo un enfoque de **uso público ordenado** y sostenibilidad⁴.

Desde una perspectiva de turismo rural y sostenibilidad, la literatura académica ha advertido que los proyectos turísticos en espacios rurales deben evaluarse por su capacidad de producir beneficios sin degradar recursos y sin generar impactos sociales adversos, lo cual refuerza la necesidad de un corredor planificado con criterios de sostenibilidad e integración territorial⁵.

Por ello, la declaratoria de interés nacional se justifica en la medida en que opera como **señal institucional de priorización** que permite alinear actores y planificación hacia la consolidación del corredor; su eficacia depende de la articulación intergubernamental e intersectorial, de la gestión sostenible del patrimonio natural y cultural y de la conversión de activos en productos turísticos integrados bajo estándares y gobernanza⁶.

³ Bonilla, M., Chaminade, C., Gil, L., & Peralta, L. (2024). *La sostenibilidad turística desde una perspectiva territorial: estudios en Costa Rica, Panamá y la República Dominicana* (Documentos de proyectos, LC/MEX/TS.2024/5). CEPAL.

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/69110-la-sostenibilidad-turistica-perspectiva-territorial-estudios-costa-rica-panama>

⁴ Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP). (s. f.). *Reserva Nacional de Junín*.

<https://visitaareasnaturales.sernanp.gob.pe/anps/reserva-nacional-de-junin/>

⁵ Gaitán, S. B. M. (2011). *Turismo en los espacios rurales de Perú* [Artículo]. (PDF disponible en Dialnet). <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3738650.pdf>

⁶ Fuller, N. (2011). *Reflexiones sobre el turismo rural como vía de desarrollo* [Ensayo]. (PDF en Redalyc). <https://www.redalyc.org/pdf/1807/180722696010.pdf>



II. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Fragmentación del destino y ausencia de lógica de “producto integrado” (corredor)

El espacio turístico Junín–Selva Central–Valle del Mantaro presenta una **oferta relevante pero disgregada**, donde los atractivos y servicios operan como **destinos parciales** (núcleos aislados) y no como un **producto turístico integrado** con continuidad territorial, narrativa común, estándares homogéneos y gestión coordinada. Esta fragmentación reduce la “convertibilidad” de recursos turísticos en flujos sostenibles de visitantes y gasto, porque el turista no consume atractivos aislados, sino **experiencias encadenadas** que exigen articulación logística, señalización, información, conectividad y consistencia de servicios. Desde la perspectiva de planificación turística, los corredores requieren justamente esa integración de nodos, rutas y servicios para generar permanencia, diversificación de consumo y derrames económicos en el territorio. (Dourojeanni, s. f.)⁷.

Déficit de gobernanza turística multinivel y coordinación intersectorial efectiva

El problema central no es la inexistencia de atractivos, sino la **insuficiencia de gobernanza** para gestionarlos bajo un enfoque territorial-andino amazónico. La evidencia disponible en el propio sustento del proyecto enfatiza que una declaratoria de interés nacional debe **convocar acción articulada** entre MINCETUR, gobiernos regionales y locales; además de incorporar el corredor en instrumentos de planificación (PERTUR, PENTUR, ordenamiento territorial), sin invadir competencias ni generar financiamiento automático. En el caso Junín, esa articulación aparece como necesidad estructural para pasar del “potencial” a la “operación” del corredor con prioridades comunes, portafolio de proyectos y responsabilidades claras.⁸

Brechas de planificación y priorización territorial del turismo regional

⁷ Dourojeanni, M. J. (s. f.). *El Lago de Junín como centro de un circuito turístico por las provincias de Huarochirí, Canta, Junín y Pasco (Perú)*. Revista/Documento académico (PDF).

<https://revistas.lamolina.edu.pe/index.php/rfp/article/download/1076/1027/3742>

⁸ Gobierno Regional de Junín. (2020). *Plan Estratégico Regional de Turismo PERTUR Junín 2020–2025*. Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo – DIRCETUR Junín; Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1348892/PERTUR%20Jun%C3%ADn%20.pdf?v=1601933919>



La región cuenta con planificación turística (PERTUR 2020–2025), pero la problemática radica en que la planificación **no se traduce automáticamente** en un **corredor operativo** con rutas estandarizadas, productos listos para comercialización y mecanismos estables de implementación intergubernamental. La ejecución real exige un esquema de priorización (cartera de intervenciones), gestión de destinos, monitoreo e institucionalización del corredor como unidad funcional (no solo como listado de atractivos). La formulación del PERTUR reconoce el carácter participativo y coordinado del planeamiento, lo cual evidencia la existencia de base técnica; sin embargo, la ausencia del “corredor” como dispositivo integrado limita su capacidad de convertirse en eje de inversión y gestión⁹.

Condiciones de acceso, información y estandarización de servicios insuficientes para un corredor competitivo

Un corredor turístico, para operar como producto nacional, requiere **condiciones mínimas homogéneas**: accesibilidad, señalización, información oficial, servicios y seguridad, además de intervenciones que reduzcan costos de transacción del viaje (tiempos, incertidumbre y riesgos percibidos). En Junín, la diversidad territorial (altiplano–valle–selva) intensifica la necesidad de estándares de infraestructura turística y servicios básicos (orientación al visitante, miradores, circuitos interpretativos, servicios en rutas). En materia de inversión pública, la metodología sectorial vigente enfatiza que los programas de inversión en turismo deben partir de diagnóstico de brechas y provisión de unidades productoras asociadas a la experiencia turística (p. ej., accesos, equipamiento, señalización e interpretación), lo que revela que la brecha típica del turismo regional no es solo “promoción”, sino condiciones habilitantes para el uso turístico. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2025)¹⁰.

Riesgo de degradación ambiental y necesidad de manejo de uso público en áreas sensibles

⁹ Gobierno Regional Junín. (2019, 24 de junio). *Plan de turismo del GRJ beneficiará 50 mil operadores turísticos*. Gobierno Regional Junín.

https://www.regionjunin.gob.pe/noticia/id/2019062438_plan_de_turismo_del_grj_beneficiara_50_mil_operadores_turisticos/

¹⁰ Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). *Lineamientos metodológicos para la formulación y evaluación de Programas de Inversión en Turismo* (PDF).

https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/metodologia_sectorial/Turismo/Lineamientos_Programa_de_Turismo.pdf



El corredor propuesto incorpora o conecta con espacios de alto valor ecosistémico (p. ej., Reserva Nacional de Junín), donde el turismo debe operar bajo condiciones de **manejo de visitantes**, rutas autorizadas y enfoque de conservación. El riesgo no es abstracto: los ecosistemas altoandinos (humedales y lago Junín) albergan biodiversidad crítica y demandan control de actividades y flujos para evitar impactos acumulativos. La información oficial sobre la Reserva Nacional de Junín enfatiza reglas de visita, estacionalidad recomendada y el rol de operadores autorizados, lo cual confirma que el turismo allí exige gobernanza y ordenamiento del uso público, no crecimiento descontrolado. (SERNANP, s. f.)¹¹.

Capacidad de carga, presión sobre recursos y sostenibilidad del destino

La consolidación del corredor sin instrumentos técnicos de sostenibilidad incrementa la probabilidad de saturación en puntos críticos (cascadas, miradores, humedales, comunidades), con deterioro de calidad de experiencia y afectación del patrimonio natural/cultural. La literatura científica sobre gestión turística resalta que la capacidad de carga (física, social y ecológica) constituye una base para el manejo de visitas, y su ausencia suele traducirse en externalidades negativas: residuos, perturbación de hábitats, conflictos de uso y pérdida de valor turístico. En un corredor que mezcla naturaleza, cultura viva y áreas protegidas, esta variable es determinante para la viabilidad de largo plazo. (Ponce, 2021)¹².

Limitaciones de posicionamiento y validación de oferta formal en el mercado

La construcción de un corredor nacional exige también reducir asimetrías informativas: el visitante demanda una **oferta verificable**, estándares de calidad y confianza. La documentación oficial sobre destinos reconocidos y prestadores asociados al sello Safe Travels en Junín muestra, por un lado, que existe una base formalizable y, por otro, que la cobertura de reconocimiento es acotada frente a la magnitud territorial del corredor; ello

¹¹ Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP). (s. f.). *Reserva Nacional de Junín: Rutas turísticas, actividades y servicios*.

<https://visitaareasnaturales.sernanp.gob.pe/anps/reserva-nacional-de-junin/>

¹² Ponce, E. J. H. (2021). *Capacidad de carga turística, base para el manejo sostenible de destinos* (Artículo científico en PDF). Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/8097759.pdf>



evidencia la brecha entre potencial regional y densidad de servicios formalmente validados para competir como destino integrado. (MINCETUR, 2022)¹³.

III. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

La solución que plantea el presente proyecto de ley recae en **declarar de interés nacional el desarrollo de un corredor turístico territorialmente integrado** en el departamento de Junín, bajo un enfoque de articulación andino-amazónica, sostenibilidad ambiental y coordinación intergubernamental.

La elección de una **ley declarativa** es porque la problemática identificada no requiere la creación inmediata de obligaciones administrativas, estructuras orgánicas ni asignaciones presupuestarias automáticas, sino la **priorización estratégica del corredor** como unidad funcional dentro del sistema de planificación turística nacional y regional. En ese sentido, la declaratoria de interés nacional resulta el mecanismo jurídico adecuado para **orientar la acción estatal**, alinear actores públicos y privados y dotar de coherencia territorial a intervenciones sectoriales futuras, sin invadir competencias exclusivas del Poder Ejecutivo ni de los gobiernos subnacionales.

Esta solución, además, permite **activar efectos jurídicos indirectos** relevantes: inclusión preferente del corredor en instrumentos de planificación, legitimación de la coordinación intersectorial y habilitación de la priorización progresiva de proyectos vinculados al turismo, infraestructura, conservación y desarrollo local, conforme a la programación multianual.

Justificación del enfoque de corredor turístico integrado

Por lo expuesto, este despacho considera que el enfoque de **corredor turístico** es el modelo más eficiente para superar la fragmentación territorial de la oferta turística y transformar un conjunto disperso de atractivos en un **producto turístico estructurado, continuo y competitivo**. A diferencia de la promoción aislada de destinos o atractivos puntuales, el corredor permite:

- Incrementar la permanencia promedio del visitante.

¹³ Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2022). *Región Junín – Ámbito del Destino Turístico Reconocido (Safe Travels)* (PDF).

https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/safeTravels/destinos/PLANTILLA_DESTINOS_JUNIN_FEB2022.pdf



- Diversificar la experiencia turística mediante la articulación de naturaleza, cultura y producción local.
- Distribuir los beneficios económicos a lo largo del territorio.
- Optimizar el uso de infraestructura existente y proyectada.

El corredor Tarma–Selva Central–Valle del Mantaro responde, además, a una **lógica geográfica y funcional objetiva**, sustentada en la continuidad vial, la complementariedad de ecosistemas y la interdependencia económica y cultural entre los territorios comprendidos. La solución legal propuesta reconoce esta realidad territorial y la eleva a una **prioridad de interés nacional**, sin crear una nueva delimitación administrativa ni alterar la organización político-territorial vigente.

Fundamentación técnica de la selección de los tramos articulados

La delimitación de los tramos del corredor no es arbitraria ni simbólica, sino que responde a **criterios técnicos de conectividad, funcionalidad turística y complementariedad territorial**:

a) **Tarma (provincia de Tarma)**

Se define como **nodo de ingreso y articulación andina** por su ubicación estratégica como puerta de entrada a la región desde la sierra central, su consolidación como destino turístico reconocido y su rol como punto de conexión vial hacia la Selva Central. Tarma cumple la función de **anclaje inicial del corredor**, facilitando el flujo de visitantes hacia los demás tramos.

b) **San Ramón y La Merced (provincia de Chanchamayo)**

Se configuran como **eje de la Selva Central**, concentrando servicios turísticos, infraestructura de acogida y oferta cultural y productiva vinculada al café, cítricos y turismo de naturaleza. Este tramo actúa como **núcleo operativo del corredor**, articulando el tránsito entre la sierra y la selva y concentrando capacidades locales para la prestación de servicios turísticos.

c) **Perené y Satipo (Selva Central)**

Se incorporan como **tramo de articulación amazónica**, aportando diversidad cultural, turismo comunitario y acceso a ecosistemas de alto valor natural. Su inclusión responde al objetivo de **integración andino-amazónica**, ampliando el alcance



territorial del corredor y reforzando su carácter diferenciado frente a otros destinos turísticos del país.

d) **Valle del Mantaro (articulación La Oroya–Huancayo)**

Se define como **tramo de integración territorial y cierre del circuito**, permitiendo completar el recorrido y garantizar la continuidad funcional del corredor. Este tramo cumple una función estratégica de retorno y redistribución de flujos, conectando el corredor con uno de los principales valles productivos y culturales de la región.

Justificación del tramo complementario: Ruta del Lago Junín (Chinchaycocha)

La incorporación de la **Ruta del Lago Junín (Chinchaycocha)** como **tramo complementario** responde a criterios de **valor paisajístico, turismo de naturaleza y sostenibilidad ambiental**. Su carácter complementario —y no central— es técnicamente relevante, pues reconoce la necesidad de un **manejo diferenciado** del turismo en ecosistemas frágiles, evitando su sobreexposición y asegurando que su integración al corredor se realice bajo criterios de uso público ordenado y conservación.

Este tramo fortalece la **diversificación de productos turísticos** del corredor y amplía su atractivo sin alterar su eje principal, permitiendo articular turismo altoandino, observación de naturaleza y educación ambiental como componentes especializados del recorrido.

Además, la parte final de la fórmula legal, contempla una Disposición Complementaria Final cumple una función esencial para la **operatividad jurídica** de la ley, al:

- Precisar la **entidad rectora** (MINCETUR) en su rol de articulación y coordinación.
- Reconocer expresamente la participación del **Gobierno Regional de Junín** y de las **municipalidades provinciales**.
- Garantizar la **observancia de la normativa ambiental y de áreas naturales protegidas**.
- Excluir de manera expresa la generación de gasto inmediato, respetando el ejercicio fiscal vigente.
- Permitir la **atención progresiva** del corredor en presupuestos futuros, conforme a la programación multianual.

Esta disposición asegura que la ley declarativa no se agote en un pronunciamiento formal, sino que se inserte de manera coherente en el sistema de planificación y gestión turística



existente, reforzando la coordinación intersectorial sin crear duplicidades institucionales ni conflictos competenciales.

IV. CUMPLIMIENTO DEL INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA

Frente a alternativas como decretos supremos, ordenanzas regionales o instrumentos programáticos no normativos, la **ley declarativa de interés nacional** ofrece mayores ventajas jurídicas y políticas:

- Otorga **alcance nacional** y fuerza normativa suficiente para alinear actores.
- No sustituye ni invade competencias ejecutivas.
- Evita rigidez normativa y sobre-regulación.
- Permite gradualidad y adaptación territorial.

Por estas razones, la solución propuesta constituye la **respuesta normativa más adecuada, proporcional y técnicamente sustentada** para atender la problemática identificada

Contenido relacionado al bien común

El bien común se concibe como el conjunto de condiciones sociales, económicas y culturales que permiten a las personas y a las comunidades alcanzar de manera más plena su desarrollo, superando intereses particulares o sectoriales en favor de beneficios colectivos duraderos (Cortina, 2013)¹⁴.

La declaratoria de interés nacional del corredor turístico se orienta directamente a la creación de condiciones generales para el desarrollo regional integrado, al promover la articulación territorial, la dinamización económica local y la puesta en valor sostenible del patrimonio natural y cultural de Junín, sin privilegiar a un actor específico ni generar beneficios excluyentes. El corredor opera como una infraestructura social ampliada que permite que distintos sectores de la población —comunidades locales, emprendedores, trabajadores del turismo y visitantes— accedan a oportunidades económicas y culturales

¹⁴ Cortina, A. (2013). *¿Para qué sirve realmente la ética?* Paidós. Pp. 48-50



compartidas, configurando un beneficio colectivo compatible con el concepto de bien común.

Contribución a la realización de la dignidad humana

La dignidad humana expresa el valor intrínseco de toda persona y exige la creación de condiciones materiales, sociales y culturales que permitan el libre desarrollo de la personalidad, el reconocimiento de la identidad y la participación en la vida social y económica en condiciones de respeto y autonomía (Peces-Barba, 2003)¹⁵.

El proyecto contribuye a la realización de la dignidad humana al promover un modelo de desarrollo turístico que integra a las poblaciones locales como actores del proceso productivo, revalorizando su cultura, su territorio y su trabajo. La mejora de oportunidades económicas, la generación de empleo local y la puesta en valor de expresiones culturales andinas y amazónicas permiten que las personas desarrollen proyectos de vida en su propio entorno, fortaleciendo condiciones de vida compatibles con la dignidad humana y evitando dinámicas de exclusión territorial.

Fortalecimiento de los principios democráticos y la convivencia pluralista

La democracia contemporánea se concibe no solo como un mecanismo electoral, sino como un sistema de convivencia pluralista que requiere participación, deliberación pública y reconocimiento de la diversidad cultural, social y territorial dentro de un marco institucional común (Bobbio, 2000)¹⁶.

La propuesta fortalece los principios democráticos al estructurar el desarrollo del corredor turístico sobre la base de la coordinación entre niveles de gobierno y el reconocimiento de la diversidad territorial de Junín. La integración de espacios andinos, amazónicos y altoandinos en un mismo corredor promueve una convivencia pluralista, donde distintas identidades culturales y formas de organización económica coexisten y se articulan bajo una política pública inclusiva, sin imposiciones centralistas ni homogeneización cultural.

¹⁵ Peces-Barba, G. (2003). *La dignidad de la persona desde la Filosofía del Derecho*. Dykinson. Pág. 80

¹⁶ Bobbio, N. (2000). *El futuro de la democracia*. Fondo de Cultura Económica. Pp. 14-16.



Evaluación de otros dispositivos normativos que contienen derechos y deberes constitucionales y legales

La coherencia del ordenamiento jurídico exige que toda intervención legislativa se integre armónicamente al sistema de derechos y deberes existente, reforzando su eficacia sin generar contradicciones, solapamientos ni vacíos normativos que debiliten la protección de los derechos fundamentales (Carbonell, 2002)¹⁷.

La iniciativa se inserta de manera compatible con el marco de derechos y deberes vigente al no crear derechos subjetivos nuevos ni imponer obligaciones adicionales a los ciudadanos, sino al fortalecer la efectividad de derechos ya reconocidos, como el acceso al desarrollo, la participación económica y la protección del patrimonio cultural y natural. Asimismo, respeta los deberes de conservación ambiental y de uso sostenible del territorio, subordinando el desarrollo del corredor a la normativa ambiental aplicable y a la gestión responsable de los ecosistemas involucrados.

Integración del proceso de toma de decisión y materialización por los entes competentes del Estado

La buena gobernanza pública se basa en la coordinación efectiva entre actores estatales, la claridad en la asignación de competencias y la articulación de decisiones estratégicas con mecanismos administrativos de implementación, evitando duplicidades y asegurando la eficacia de la acción pública (Prats, 2005)¹⁸.

El proyecto cumple este principio al establecer un esquema de implementación que reconoce la rectoría técnica del MINCETUR y la coordinación con el Gobierno Regional de Junín y las municipalidades provinciales involucradas, sin sustituir sus competencias ni

¹⁷ Carbonell, M. (2002). *Teoría Constitucional y derechos fundamentales*. Comisión Nacional de Derechos Humanos, México D.F.

http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Jur_3.pdf

¹⁸ Prats i Catalá, J. (2005). *De la burocracia al management, del management a la gobernanza: Las transformaciones de las administraciones públicas de nuestro tiempo*. Instituto Nacional de Administración Pública (INAP). ISBN 84-7351-169-7.



centralizar decisiones. La ley integra el proceso de toma de decisión en los instrumentos de planificación existentes y habilita su materialización progresiva mediante actuaciones administrativas ordinarias, garantizando coherencia institucional y eficacia operativa.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS:

En el presente periodo legislativo se han presentado 15 proyectos de ley que buscan la promoción o declaración de interés la creación de diferentes corredores turísticos en el territorio nacional de estos, 9 ya han sido publicadas en el Diario Oficial El Peruano, 3 se encuentran en orden del día, 1 tiene dictamen favorable y 2 están en estudio en la Comisión de Comercio Exterior y Turismo.

Nº	Proyecto de Ley	Fecha de presentación	Título del proyecto de ley	Estado	Autor
1	05476/2022-CR	23/06/2023	Ley de promoción y desarrollo del corredor turístico sur en las provincias altas del departamento de Cusco	Publicada en El Peruano	Guido Bellido Ugarte
2	05168/2022-CR	25/05/2023	Ley que declara de preferente interés nacional y necesidad pública la reactivación, promoción y desarrollo del corredor turístico preferencial: Chincha, Pisco (distritos de Paracas y Humay), Ica (distrito de Ica), Palpa, Nasca (distritos de Nasca y San Juan de Marcona)	Publicada en El Peruano	Jorge Marticorena Mendoza
3	04996/2022-CR	15/05/2023	Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el funcionamiento del corredor turístico “Galván Llacta Raymi”, ubicado en el distrito y provincia de Chincheros, región Apurímac	Publicada en El Peruano	María Taipe Coronado
4	03151/2022-CR	22/09/2022	Ley que declara de interés nacional la promoción y desarrollo del corredor turístico La Costanera, comprendiendo a los distritos de Paíta, Colán, Amotape, Vichayal, La Brea, Pariñas, Lobitos, El Alto, Los Órganos y Máncora	Publicada en El Peruano	Heidy Juárez Calle
5	02771/2022-CR	08/08/2022	Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación como centro cultural y	Publicada en El Peruano	Waldemar Cerrón Rojas



			destino turístico nacional el lago Chinchaycocha		
6	02678/2021-CR	20/07/2022	Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la creación de destinos turísticos mediante el aprovechamiento de la riqueza acuícola en medios naturales y artificiales del territorio nacional	Publicada en El Peruano	María Agüero Gutiérrez
7	02064/2021-CR	19/05/2022	Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción y desarrollo del corredor turístico del Bicentenario	Publicada en El Peruano	Germán Tacuri Valdivia
8	01853/2021-CR	26/04/2022	Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción y desarrollo del corredor turístico del Vraem	Publicada en El Peruano	Germán Tacuri Valdivia
9	00535/2021-CR	25/10/2021	Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la promoción y desarrollo del corredor turístico de las playas de Arequipa, Moquegua y Tacna del litoral sur peruano	Publicada en El Peruano	Pedro Martínez Talavera
10	07080/2023-CR	20/02/2024	Ley que incorpora a las provincias de Cangallo y Sucre dentro de los alcances de la Ley 31898, Ley que declara de interés nacional la promoción y el desarrollo del corredor turístico del Bicentenario en el departamento de Ayacucho	Orden del día	Guido Bellido Ugarte
11	03630/2022-CR	22/11/2022	Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el corredor turístico Acobambilla–Manta–Vilca–Moya–Huayllahuara–Pilchacaconayca, de la provincia y departamento de Huancavelica	Orden del día	Paúl Gutiérrez Ticona
12	01594/2021-CR	01/04/2022	Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la promoción, implementación y desarrollo del corredor turístico de las rutas sur del departamento de Ayacucho	Orden del día	Germán Adolfo Tacuri Valdivia
13	11287/2024-CR	22/05/2025	Ley que promueve la gestión sostenible, implementación y desarrollo integral del corredor turístico de la Montaña de Siete Colores, en las provincias de Canchis y	Dictamen	Katy Ugarte Mamani

			Quispicanchis, departamento de Cusco		
14	12828/2025-CR	15/10/2025	Proyecto de ley que declara de interés nacional y necesidad pública la protección, conservación, puesta en valor y promoción turística del corredor turístico científico y cultural del Parque Jurásico de Querulpa, en el departamento de Arequipa, conocido como el “Jurassic Park de Arequipa”	En comisión	Esdras Medina Minaya
15	12549/2025-CR	23/09/2025	Proyecto de ley que promueve la creación del corredor turístico integral de las islas San Lorenzo, El Frontón, Cavinzas y Palomino, en la provincia constitucional del Callao	En comisión	Katy Ugarte Mamani

VI. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú.
2. Ley N° 29408, Ley General de Turismo.
3. Ley N° 30802, Ley que modifica la Ley General de Turismo para fortalecer la gestión del turismo sostenible.
4. Ley N° 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas (por la incorporación del Lago Junín – Chinchaycocha como tramo complementario).

VII. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Incorporación de un nuevo supuesto legal de interés nacional en materia turística

La aprobación de la ley introduce un **nuevo supuesto específico de interés nacional** referido al desarrollo de un corredor turístico determinado (Tarma–Selva Central–Valle del Mantaro), ampliando el conjunto de declaratorias legislativas sectoriales existentes en materia de turismo, sin modificar ni derogar normas vigentes.

Refuerzo del marco legal declarativo del turismo como política de Estado

La norma consolida el uso de la técnica de la **ley declarativa de interés nacional** como instrumento jurídico válido dentro del sistema normativo peruano para orientar la acción



estatal en materia turística, fortaleciendo la coherencia interna del ordenamiento legal en este sector.

Precisión del alcance territorial de la intervención legislativa en turismo

El proyecto contribuye al acervo normativo al **identificar y delimitar expresamente un ámbito territorial específico** para la intervención declarativa del Estado en turismo, sin alterar la organización político-administrativa ni el régimen de competencias establecido en las leyes orgánicas.

Articulación normativa entre turismo, desarrollo territorial y conservación ambiental

La inclusión del tramo complementario del Lago Junín (Chinchaycocha) integra, a nivel legal, la relación entre **turismo y áreas naturales protegidas**, reforzando la lectura sistemática del ordenamiento jurídico en cuanto a la compatibilidad entre desarrollo turístico y protección ambiental, sin introducir nuevos mandatos sustantivos.

VIII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Actores involucrados	Costos	Beneficios
POBLADORES DE LOS DISTRITOS Y LOCALIDADES COMPRENDIDAS EN EL CORREDOR	Costos de adaptación inicial a dinámicas turísticas incrementadas, incluyendo adecuación de servicios locales, cambios en patrones de uso del territorio y posibles costos transaccionales asociados a la formalización progresiva de actividades económicas vinculadas al turismo. Eventuales costos de coordinación comunitaria y organización local para aprovechar las oportunidades generadas por el corredor. No se generan costos monetarios obligatorios ni	Impacto económico positivo por incremento de ingresos locales derivados de actividades turísticas, servicios complementarios, comercio y empleo directo e indirecto. Beneficios monetarios progresivos por diversificación productiva y mayor circulación económica local. Beneficios no monetarios relevantes en términos de fortalecimiento de identidad cultural, valorización del patrimonio natural y cultural, cohesión social y oportunidades de desarrollo territorial. Mejora de expectativas económicas y



	cargas tributarias adicionales derivadas de la norma, ni impacto presupuestal directo para los pobladores.	reducción de presiones migratorias.
ESTADO PERUANO	Costos de articulación institucional y coordinación intersectorial para la incorporación del corredor en instrumentos de planificación turística y territorial. Costos administrativos ordinarios asociados a funciones ya existentes en los sectores competentes. No se generan costos monetarios inmediatos ni impacto presupuestal directo, al no crearse programas, proyectos ni asignaciones obligatorias con cargo al Tesoro Público.	Beneficios económicos indirectos de mediano y largo plazo por dinamización de economías regionales, ampliación de la base tributaria local y formalización progresiva de actividades. Beneficios no monetarios en términos de coherencia del ordenamiento jurídico, fortalecimiento de la planificación sectorial, mejora de la gobernanza territorial y reducción de la fragmentación de la política turística. Refuerzo de la función orientadora del Estado sin comprometer recursos fiscales inmediatos.
POBLACIÓN EN GENERAL	Costos indirectos mínimos asociados a la priorización normativa de un corredor turístico dentro del acervo legal, sin efectos restrictivos ni cargas económicas para la ciudadanía. No existe impacto presupuestal ni costos monetarios generalizados derivados de la norma.	Beneficios económicos agregados derivados del fortalecimiento del turismo interno, ampliación de la oferta turística nacional y mejora de la conectividad territorial. Beneficios no monetarios en acceso a nuevos espacios de recreación, cultura y naturaleza, fortalecimiento de la integración territorial andino-amazónica y consolidación del turismo como actividad estratégica de interés nacional. Mejora de la cohesión social y del aprovechamiento sostenible del patrimonio común.



**IX. VINCULACIÓN DE LA NORMA PROPUESTA CON LA AGENDA LEGISLATIVA
2024/2025¹⁹ Y EL ACUERDO NACIONAL²⁰**

AGENDA LEGISLATIVA DEL CONGRESO 2024-2025	
Política 19 -	Desarrollo sostenible y gestión Ambiental.
Tema 80	Sobre el turismo.
Política 21 -	Desarrollo en infraestructura y vivienda.
Tema 86	Promoción de obras de infraestructura para fomentar el turismo.
ACUERDO NACIONAL	
Política 19	Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
Política 21	Desarrollo en infraestructura y vivienda.
Política 3	Afirmación de la identidad nacional

¹⁹ Agenda Legislativa-del Congreso 2024-2025. <https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/congreso-aprueba-agenda-legislativa-para-el-periodo-anual-de-sesiones-20242025>

²⁰ Acuerdo Nacional tomado de <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado-politicas-de-estado-castellano/>